

## Notat Molo ved Kløvnæs – konsekvensnotat manøvrering

Prosjektnavn **Reguleringsplan og prosjektering av molo ved Kløvnæs**  
 Projektnr.  
 Kunde **Nesseby kommune**  
 Notatnr. **01**  
 Version **0**  
 Til **Synøve Jahr**  
 Fra **Gunnar Tørnqvist**

Utarbeidet av **GTT**  
 Kontrollert av **PRH**  
 Godkjent av **GTT**

Dato: 14-11-2024

### 1 Introduksjon

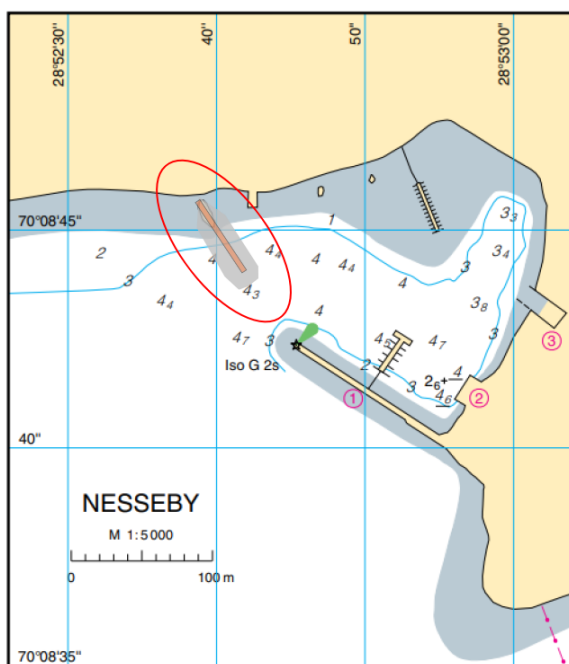
Nesseby kommune skal utarbeide detaljregulering for utvidelse av dagens småbåthavn i Kløvnæs havn. Forbedring av forholdene for fiskeflåten er en av hovedgrunnene til reguleringsarbeidet.

Tilretteleggingen innebærer etablering av ny molo siden dagens molo ikke gir god nok skjerming for nye båtplasser ved ny flytebrygge.

Moloen vil i betydelig grad endre liggeforholdene for fiskeflåten både i planområdet og i eksisterende havneanlegg.

#### 1.1 Anleggets plassering og utstrekning

Moloen planlegges anlagt på nordsiden av havnebassenget, ut fra en eksisterende fylling og i retning mot eksisterende molehode, jf. Figur 1.



**Figur 1: Forslag plassering av ny molo** (ref. kart fra Den norske los)

Fra Den norske los:

“NW av Klauvnes er det bygget en mindre molo. Innenfor moloen er det følgende tillegg (se havneskisse): 1. Flytebrygge med uteriggere, gjesteplasser, strøm. 2. Fiskemottak, 20,5 m trekai, dybder fra S 2,8-3,5-3,2-3,0 m. Kran. 3. Båtopptrekk for fartøyer opptil 12 m (40 fot). Servicebygg med toalett og vaskemuligheter i havnen. .... Innenfor Klauvnes og ved Bergeby er det også ankerplass med god holdebunn. Begge stedene er åpne mot S, og det kan bli atskillig sjø ved pålandsvind.”

## 1.2 Dybdeforhold

Vi har ikke hatt tilgang på detaljert kartlegging av sjødybdene og dybden lokalt rundt moloen er derfor basert på informasjon fra havnekart i Den norske los, jfr. **Error! Reference source not found..**

## 1.3 Designfartøy

De største fartøyene med tilhørighet i havnen i dag har en lengde på ca. 40 fot/12m. Dimensjonerende fartøy er derfor antatt å være en sjark på ca. 40 fot. Har tatt utgangspunkt i sjark type Selfa 40, dvs. lengde  $L=12,2$  m og bredde  $b= 4,1$  m, dypgang  $d= 1,6$  m.

## 1.4 Navigasjonssikkerhet

Innseilingen til havnen vil endres som følge av en ny moloarm.

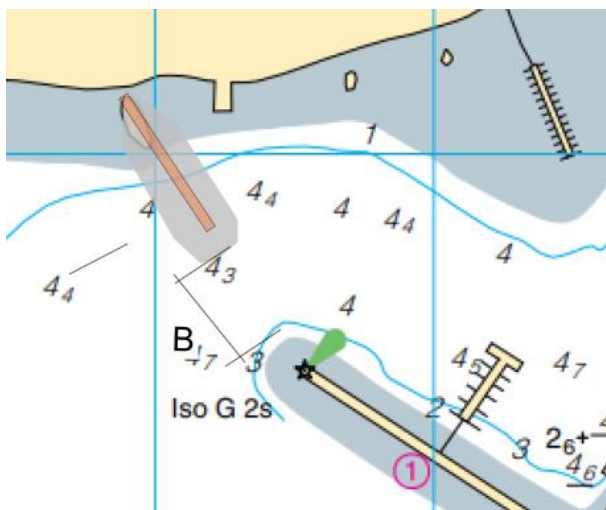
Innseilingsåpningen B mellom eksisterende søndre molo og ny molo bør iflg. /1/ tilsvare 0,7 – 1,0 x L med full vanndybde.

Min. bredde moloåpning:  $B= 0,7 - 1,0 \times L$ , dvs.  $B = 1,0 \times 12,2 = \underline{12,2 \text{ m}}$

Alternativt iflg. /2/ anbefales bredden til:  $B= 5 \times b = 5 \times 4,1 = \underline{20,5 \text{ m}}$

Bredde ved full vanndybde er ca. 27 m slik moloen er skissert på figur 3 på neste side.

Vendesirkel (diameter) er anbefalt å være  $D= 1,2 \times L$ , dvs.  $1,2 \times 12,2 = 14,6$  m.



**Figur 2: Bredde moloåpning**

## 1.5 Plassering av brygger

Ny flytebrygge vil kunne plasseres som vist på figur 3. Området mot NV i bukta er relativt grunt slik at det blir nødvendig å utdype sjøbunnen noe.

Alternativt kan liggeplasser anordnes på flytebrygge ut fra den nye moloen, tilsvarende som på eksisterende molo.

I en overgangsperiode før ny flytebrygge realiseres kan det anlegges et antall svaiplasser i området mellom ny molo og eksisterende flytebrygge NV i bukta.



**Figur 3: Plassering av ny molo samt mulige nye flytebrygger**

## 2 Konklusjon

Den nye moloen vil bedre liggeforholdene for fartøyene i havna og legge tilrette for utnyttelse av større deler av havnebassenget. Moloens plassering og størrelse vurderes å gi hensiktsmessige operative forhold for ut og innseiling basert på gjeldende retningslinjer for nautikk.

## 3 Referanser

- /1/ Port Designer's handbook, Thoresen, 2018
- /2/ "Approach Channels. A guide for design", PIANC, 1997